



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 347]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 27, 2001/पौष 6, 1923

No. 347]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 27, 2001/PAUSA 6, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 दिसम्बर, 2001

सं. टीएमपी/68/2001-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन मुंबई पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत सेवादाताओं द्वारा प्रदान की जाने वाली जहाजी कुली सेवाओं के अंतर्गत माल के लदान/उतराई के लिए उच्चतम दरें संशोधित करने के संयंत्र में बम्बई जहाजी कुली संघ लिमिटेड (बीएसए) से प्राप्त अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

(मामला सं० टीएमपी/68/2001-एमबीपीटी)

बम्बई जहाजी कुली संघ लिमिटेड (बीएसए)

.....

आवेदक

बनाम

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

.....

गैर-आवेदक

आदेश

(दिसम्बर, 2001 के 13वें दिन पारित किया गया)

यह मामला इस प्राधिकरण द्वारा इसके दिनांक 12 जून, 2001 के पूर्ववर्ती आदेश के अनुसार एमबीपीटी में जहाजी कुली सेवाओं के लिए निर्धारित उच्चतम दरों की समीक्षा करने के वास्ते बम्बई जहाजी कुली संघ लिमिटेड (बीएसए) से प्राप्त एक अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1. इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42(3) के अधीन मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा प्राधिकृत सेवादाताओं के लिए उच्चतम दरें निर्धारित करते हुए 12 जून, 2001 (भारत के राजपत्र में 26 जून, 2001 को अधिसूचित) को एक आदेश पारित किया था।

2.2. बाद में यह पाया गया कि उक्त आदेश के पैराग्राफ सं० 16 में कुछ चूक/टंकण संबंधी त्रुटियां रह गई थीं। इसलिए, इस संबंध में 17 सितम्बर, 2001 को भारत के राजपत्र में एक शुद्धिपत्र अधिसूचित किया गया था।

2.3. एमबीपीटी में प्रदान की जा रही जहाजी कुली सेवाओं के लिए निम्नलिखित दरें अंतिम तौर पर अनुमोदित की गई थीं :-

| गतिविधि | पत्तन सीएफएस में लदान/उतराई | | | | कारखाने में लदान/उतराई | | | |
|---|-----------------------------|------|--------------------------|------|------------------------|-----|---------|-----|
| | आयात (एफसीएल) | | आयात और निर्यात (एलसीएल) | | आयात | | निर्यात | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' |
| ग. जहाजी कुली कार्य | | | | | | | | |
| 1. नौतल पर जहाजी कुली कार्य* (5% आकस्मिक व्यय सहित) | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 |
| 2. माल का लदान/उतराई ** (5% आकस्मिक व्यय सहित) | 1241 | 2771 | 2846 | 6250 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. फोर्क लिफ्ट *** (5% आकस्मिक व्यय सहित) | 0 | 0 | 315 | 630 | 0 | 0 | 0 | 0 |

- * (i) 'नौतल पर मजदूरी' के आधार पर 630/—रुपए की दर पर परिकलित दर जमा प्रति कर्मचारी खंडशः दर।
(ii) यह घटक पहले ही समुद्री भाड़े में शामिल है, इसलिए यह टीएचसी का भी घटक नहीं हो सकता।
- ** अंतरिम दर।
- *** केवल तभी, जब फोर्क लिफ्ट वास्तव में उपलब्ध कराई गई हो।

3.1. बीएसए ने इन कार्यवाहियों से अलग एक आवेदन-पत्र प्रस्तुत किया है, जिसमें इस प्राधिकरण से माल के लदान/उतराई के लिए अनुमोदित उच्चतम दरों की समीक्षा करने के लिए अनुरोध किया गया है।

3.2. बीएसए ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- आदेश में उल्लिखित एमबीपीटी द्वारा निर्धारित दरों का मान वर्ष 1998-99 के दौरान विद्यमान दरों के आधार पर परिकलित किया गया है।
- जहाजी कुलियों के मासिक येतन चिट्ठे पर पहले कार्यरत पर्यवेक्षी कर्मचारी और सहायक मजदूर और जिन्हें मासिक मजूरी दी जा रही थी, उन्हें एमबीपीटी द्वारा बनाए गए साझा पूल में स्थानांतरित कर दिया गया था। तथापि, एमबीपीटी के दरों के मान में उनकी मासिक मजूरी को ऐसे प्रशुल्क की लागत के रूप में शामिल कर लिया गया था। फिर भी, अगस्त, 2000 में साझा पूल गठित किए जाने के बाद एमबीपीटी ने 187% की लेवी के साथ-साथ इन पर्यवेक्षी कर्मचारियों के लिए एक नियत दर वसूल करनी आरंभ कर दी थी।
- इसलिए, यह स्पष्ट है कि वर्तमान आदेश में शामिल इसके दरों के मान में उल्लिखित दरों और एमबीपीटी के मूल प्रस्ताव में शामिल लागत की तुलना में पर्यवेक्षी कर्मचारियों की लागत में काफी वृद्धि हुई है।
- इसके अलावा, जहाजी कुली दरों के निर्धारण के लिए एमबीपीटी का प्रस्ताव वर्ष 1998-99 में विद्यमान मात्रा और उत्पादकता के स्तर के आधार पर परिकलित किया गया था। दुर्भाग्यवश, एमबीपीटी की ओर से जेएनपीटी की ओर भारी मात्रा में कार्गो का अंतरण हुआ है, जिससे एमबीपीटी में मात्रा और उत्पादकता, दोनों की दृष्टि से भारी गिरावट आई है।

3.3 बीएसए ने कंटेनरों के लदान/उताराई के लिए जहाजी कुलियों द्वारा व्यय की गई वास्तविक लागत वर्ष 1999-2000 और 2000-2001 के दौरान हुए परिवर्तनों पर विचार करते हुए परिकलित की है। इसने कर्मचारियों/कामगारों की सभी संबंधित श्रेणियों के लिए संशोधित मजदूरी लागत और प्रत्येक घरण में 5% सेवा-कर के घटक पर विचार किया है। लदान/उताराई के लिए बीएसए द्वारा परिकलित संशोधित जहाजी कुली दरें नीचे सारणी में दी गई हैं :-

| गतिविधि | पत्तन सीएफएस में लदान/उताराई | | | |
|--|------------------------------|--------------|-----------------------------|---------------|
| | आयात (एफसीएल) | | आयात और निर्यात (एलसीएल) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| ग. जहाजी कुली कार्य | | | | |
| 2. लदान/उताराई (5% आकस्मिक व्यय सहित) | 2790.00 रुपए | 6431.00 रुपए | 4804.00 रुपए | 10155.00 रुपए |

3.4 बीएसए ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित लदान/उताराई के लिए उच्चतम दरों की उपर्युक्त पैरा सं0 3.2 में उल्लिखित मुद्दों के आलोक में समीक्षा करने और उपर्युक्त पैरा सं0 3.3 में उल्लिखित संशोधित जहाजी कुली कार्य दरों का अनुमोदन करने का भी अनुरोध किया है।

4. बीएसए का अभ्यावेदन एमबीपीटी, पत्तन प्रयोक्ताओं के संबंधित प्रतिनिधि निकायों और अन्य संबंधित संगठनों को टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सारांश नीचे दिया गया है :-

इंडियन मर्चेंट्स चैम्बर (आईएमसी)

यह बीएसए द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन पर मोटे तौर पर सहमत है।

मुंबई न्हावा शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मनसा)

- (i) बीएसए द्वारा प्रस्तुत परिकलन में मूलतः एक वर्ष के लिए जहाजी कुलियों की कुल लागत और वार्षिक कार्यनिष्पादन शामिल हैं।
- (ii) मनसा ने नवंबर, 2000 में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रपत्र और कामगारों के पैमाने के आधार पर तथा वर्तमान मजदूरी (संशोधन के बाद) के अनुसार प्रति शिफ्ट लागत के सरल और सीधे परिकलन का प्रस्ताव किया है। इसने लदान/उताराई के लिए जहाजी कुली लागत का निर्धारण करने के लिए इसके परिकलन पर विचार करने का अनुरोध किया है।
- (iii) इसने कंटेनरों के लिए नौतल जहाजी कुली प्रभारों का निर्धारण करने के वास्ते उच्चतम दरें और सामान्य ब्रेक बल्क कार्गो, दालों और अनाजों (खुले/बैगों में बंद), लोहा और इस्पात तथा लकड़ी के लट्ठों के लिए जहाजी कुली प्रभार निर्धारित करने का सुझाव दिया है।

भारतीय नौवहन निगम लिमिटेड (एससीआई)

- (i) बीएसए ने इस प्राधिकरण के आदेश के दो महीने के भीतर प्रभारों के संशोधन के लिए अनुरोध किया है। प्राधिकरण ने आदेश पारित करने से पहले इन मानदंडों को ध्यान में अवश्य रखा होगा।
- (ii) जहाजी कुली प्रभारों में कोई भी संशोधन होने के परिणामस्वरूप टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों (टीएचसी) में भी वृद्धि होगी। यह कंटेनर प्रहस्तन के लिए एमबीपीटी में व्यय होने वाली लागत को कम करने में टीएएमपी के प्रयासों के प्रतिकूल होगा।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

यह मनसा द्वारा व्यक्त विचारों का पूर्ण समर्थन करता है ।

कारमाहोम कांफ्रेंस

यह मनसा द्वारा की गई टिप्पणियों से पूर्णतया सहमत है ।

बंबई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचए)

- (i) जहाजी कुलियों को यह सुनिश्चित करना होगा कि टीएचसी के संदर्भ में टीएमपी द्वारा अधिसूचित आदेश को स्वीकार कर लिया है और इसके प्रमुखों, जोकि शिपिंग लाइन्स हैं, द्वारा क्रियान्वित किया जा रहा है ।
- (ii) उच्चतम दरों की समीक्षा करने के लिए की गई अपील पर विचार करने से पूर्व जहाजी कुली संघ को यह पुष्टि करनी चाहिए कि प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित परिवहन संबंधी दरें स्वीकार्य हैं । उसे अपने प्रमुखों को इन्हें स्वीकार करने और क्रियान्वित करने के लिए मजबूर करना चाहिए ।
- (iii) जहाजी कुली शिपिंग लाइन्स से बॉक्स दर नामक एक समेकित प्रभार वसूल करते हैं । इस दर में पोत से कंटेनर की निकासी, माल उतराई के लिए नामित सीएफएस तक इस की दुलाई और कंटेनर की खाली भंडारण याई तक दुलाई की लागत शामिल है । तत्पश्चात, कंटेनर को निर्यात कार्गो के लदान के लिए प्रतिस्थापित किया जाता है या यदि यह खाली है तो किनारे के साथ-साथ लाकर पोत में लाद दिया जाता है । इन सेवाओं के लिए खर्च होने वाली लागत शिपिंग लाइन्स द्वारा टीएचसी के रूप में व्यापार जगत से वसूल की जाती है ।
- (iv) वह लागत निर्धारण, जिसपर एमबीपीटी ने अपना अध्ययन किया है, निस्संदेह सिद्ध करता है कि शिपिंग लाइन्स टर्मिनल पर कंटेनर प्रहस्तन के लिए वास्तविक खर्च की लागत की तुलना में बहुत अधिक राशि वसूल कर रहे थे और अब भी ऐसा ही कर रहे हैं ।
- (v) जहाजी कुली शिपिंग लाइन्स के ठेकेदार हैं । यदि वे प्रशुल्क संशोधित करना चाहते हैं, तब उन्हें शिपिंग लाइन्स के साथ संपर्क करना चाहिए, जोकि टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों के रूप में व्यापार जगत से भारी लागत वसूल कर रहे हैं । टीएमपी द्वारा निर्धारित उच्चतम सीमा को संशोधित करने की आवश्यकता नहीं है ।
- (vi) टीएचसी शिपिंग लाइन्स और कारमाहोम कांफ्रेंस द्वारा पत्तन अथवा व्यापार जगत से कोई विचार-विमर्श किए बिना एकतरफा तौर पर अधिसूचित किया जा रहा है ।
- (vii) टीएचसी एक बहुत छोटी शिपिंग लाइन/ऑपरेटर द्वारा व्यय की गई लागत के आधार पर निर्धारित किया गया था । टीएचसी निर्धारित करने के आधार से संबंधित इस तथ्य को चुनौती नहीं दी जा सकती, क्योंकि 150 कंटेनर प्रहस्तन करने वाले छोटे अग्रेसर/संयोजक और सभी शिपिंग लाइन्स वही टीएचसी वसूल कर रहे हैं । छोटी शिपिंग लाइन्स के लिए कोई अलग टीएचसी दरें नहीं हैं ।
- (viii) चूंकि, मासिक अथवा वार्षिक आधार पर अलग-अलग मात्रा में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए कोई स्लेब दर नहीं है, इसलिए शिपिंग लाइन्स जहाजी कुलियों की सहमति से व्यापार जगत का गत तीन दशकों से शोषण कर रही है ।

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) एमबीपीटी ने वर्ष 2000-2001 के दौरान विद्यमान मजदूरी लागत और उस अवधि के दौरान प्राप्त उत्पादकता को हिसाब में लेते हुए लदान/उतराई की लागत का परिकलन किया है । एमबीपीटी द्वारा कंटेनरों के लदान/उतराई

के लिए परिकलित जहाजी कुली दरें (5% की दर पर आकास्मिक व्यय सहित) नीचे दी गई हैं :-

| गतिविधि | पत्तन सीएफएस में लदान/उतराई | | | |
|------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | आयात (एफसीएल) | | आयात और निर्यात (एलसीएल) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| जहाजी कुली कार्य | | | | |
| लदान/उतराई | 2135.00 रुपए | 4909.00 रुपए | 4386.00 रुपए | 9672.00 रुपए |

- (ii) पत्तन एवं डॉक कामगारों की मजूरी के संशोधन के संबंध में भारत सरकार द्वारा गठित द्विपक्षीय मजूरी वार्ता समिति में बीएसए का प्रतिनिधि एक सदस्य था । टीएएमपी ने एमबीपीटी के प्रस्ताव पर पत्तन प्रयोक्ताओं की उपस्थिति में सुनवाई की थी । प्रयोक्ताओं को मजूरी संशोधन प्रस्तावों की पूरी जानकारी थी ।
- (iii) इस पृष्ठभूमि में, बीएसए का यह उल्लेख कि उन्हें मजूरी में आसन्न वृद्धि की कोई जानकारी नहीं थी, समझ से बाहर है । जहाजी कुलियों को प्रभारों में वृद्धि पर विचार करना चाहिए था और तदनुसार आसन्न मजूरी संशोधन के कारण लागत में कुछ प्रतिशत की वृद्धि करके पोत एजेंटों के साथ एक करार निष्पन्न करना चाहिए था ।

5.1. एमबीपीटी और अन्य पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों से प्राप्त टिप्पणियां बीएसए को पुनः सूचना के लिए भेज दी गई थीं ।

5.2. बीएसए ने मनसा और एमबीपीटी की टिप्पणियों के संदर्भ में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) प्रति पोत लागत परिकलन के लिए मनसा द्वारा सुझाए गए प्रपत्र में एमबीपीटी को जहाजी कुलियों द्वारा दी जाने वाली खंडशः दर 40' वाले कंटेनर के मामले में 4 जीपीएमएस की लागत, 6% कामगार प्रतिपूर्ति और पीपीई, 20% ऊपरी व्यय और बीमा लाभ घटक और आकस्मिक व्यय के लिए लिए 5% प्रावधान जैसे विभिन्न लागत घटक शामिल नहीं हैं । इसके अलावा, लदान और उतराई के लिए मनसा द्वारा अपनाया गया उत्पादन भी वास्तव में प्राप्त नहीं किया गया है ।
- (ii) तथापि, एमबीपीटी ने सभी संबंधित लागत घटकों को हिसाब में लिया है । इसने सहमत जनशक्ति पैमाने पर आधारित कार्यनिष्पादन पर विचार किया है ।
- (iii) मनसा द्वारा प्रस्तुत लागत निर्धारण व्यावहारिक नहीं है । बीएसए एमबीपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति से पूर्णतया सहमत है ।
- (iv) यह एफसीएल कंटेनरों को खाली करने के लिए लदान लागत और उतराई लागत के संबंध में एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत परिकलन से सहमत है ।
- (v) एमबीपीटी ने एलसीएल कंटेनरों के लिए उतराई लागत को कंटेनरों की लदान लागत के बराबर माना है । इसे स्पष्ट किया जाना आवश्यक है ।

6.1. एमबीपीटी से प्राप्त टिप्पणियों की आरंभिक जांच करने पर उससे निम्नलिखित मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है :-

- (i) बीएसए द्वारा परिकलित लागत व्योरो पर विशिष्ट टिप्पणियां ।
- (ii) वर्ष 2000-2001 के दौरान उपलब्ध मजूरी लागत पर आधारित इसके द्वारा सुझाई गई लदान और उतराई लागत के समर्थन में विस्तृत परिकलन पत्रक ।

- (iii) कंटेनर के लिए नौतल जहाजी कुली प्रभारों की वर्ष 2000-01 के दौरान विद्यमान मजूरी लागत के आधार पर समीक्षा करना भी आवश्यक है। इसलिए, एमबीपीटी से बीएसए के साथ परामर्श से एक उचित नौतल जहाजी कुली दर सुझाने का अनुरोध किया गया है।

6.2. एमबीपीटी ने अपने उत्तर में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) बीएसए ने परिकलनों के प्रत्येक चरण में, जुलाई, 2001 से 5% सेवा-कर के घटक को हिसाब में लिया है। वस्तुतः, यह सेवा-कर परिकलन के प्रत्येक चरण की बजाय पत्तन प्रयोक्ताओं द्वारा देय समेकित अंतिम बिल पर लगाना होता है। इसके अलावा, यह सेवा-कर जहाजी कुलियों द्वारा पोतस्वामियों या पोत एजेंटों से वसूल किया जाता है। इसलिए, इसे जहाजी कुलियों द्वारा पत्तन पर लागत के रूप में नहीं लगाया जा सकता, अतः इसे लागत घटक के रूप में स्वीकार नहीं किया जा सकता।
- (ii) जहाजी कुली प्रभार पहले 6.30 रुपए प्रति कामगार जमा वास्तविक पर खंडशः दर पर मजदूरी लागत के अनुसार परिकलित किया गया था। यह कारक अब भी अपरिवर्तित है। पर्यवेक्षी कर्मचारियों की लागत उस समय विद्यमान मजूरी के आधार पर परिकलित की गई थी। जहाजी कुलियों को पर्यवेक्षीय कर्मचारियों की आपूर्ति के लिए मजूरी जमा 187% लेवी की वसूली लागू करने के अलावा इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अंतर्गत टीएचसी की लागत के घटक के परिकलन के लिए विचारित मानदंडों में कोई उल्लेखनीय परिवर्तन नहीं हुआ है।
- (iii) नौतल जहाजी कुली लागत मजूरी की वर्तमान लागत जमा 187% की दर पर लेवी को हिसाब में लेते हुए इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में उल्लिखित 788/-रुपए की तुलना में संशोधित करके 891/-रुपए कर दी गई है।
- (iv) महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अंतर्गत उच्चतम दरें निर्धारित करने से संबंधित इसके पूर्ववर्ती प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा परिकलित दरें उन कुछ पोतों के संबंध में वास्तविक व्यय पर आधारित थीं, जोकि उक्त अवधि के दौरान कार्यरत थे। मनसा ने अब कुछ लागत घटकों को प्रतिस्थापित करके प्रभारों का पुनः परिकलन करने का सुझाव दिया है। मनसा द्वारा दिए गए सुझाव को दिनांक 12 जून, 2001 के प्राधिकरण के आदेश में दिए गए सुझाव के अनुसार जहाजी कुली प्रभारों का प्रति टन/प्रति टीईयू दर पर निर्धारण करने के लिए प्रस्ताव तैयार करते समय ध्यान में रखा जाएगा।

7. तत्पश्चात, बीएसए ने अपने प्रस्ताव के पक्ष में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) एमबीपीटी ने प्रदान की गई सेवाओं के संबंध में सकल राशि के 5% की दर पर सेवा कर निर्धारित करते हुए 12 जुलाई, 2001 को एक परिपत्र जारी किया था और वित्त अधिनियम, 2001 की शर्तों के अनुसार एमबीपीटी ने 16 जुलाई, 2001 से इसकी वसूली आरंभ कर दी थी। तदनुसार, एमबीपीटी संशोधित मजदूरी प्रभारों पर जहाजी कुलियों को इसके द्वारा प्रस्तुत बिलों पर 5% का सेवा-कर लगा रहा है। जहाजी कुली सदस्य 16 जुलाई, 2001 से वस्तुतः 5% सेवा-कर का भुगतान कर रहे हैं।
- (ii) इस पृष्ठभूमि में, कंटेनरों के लदान/उतराई के लिए संशोधित जहाजी कुली दरें परिकलित करते समय 5% सेवा-कर के घटक को हिसाब में लिया गया है।

8. इस मामले में एक संयुक्त सुनवाई 26 नवंबर, 2001 को आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित अनुरोध किए गए थे :-

बम्बई कस्टम हाऊस एजेंट्स एसोसिएशन (बीसीएचएए)

- (i) वृद्धि करने का कोई मामला नहीं बनता।
- (ii) यह लाइन्स और जहाजी कुलियों के बीच एक आंतरिक मामला है।
- (iii) वे टीएएमपी आदेश का पालन नहीं कर रहे हैं। तब उन्हें और अभ्यावेदनों के साथ प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत होने की अनुमति कैसे दी जा सकती है?

- (iv) एमबीपीटी के अध्ययन के अनुसार टीएचसी में पहले भी अधिशेष राशि है । इसलिए, कोई वृद्धि करने की आवश्यकता नहीं है ।
- (v) सेवा-कर प्रशुल्क में शामिल नहीं किया जाएगा ।
- (vi) जहां तक नौतल जहाजी कुली कार्य का संबंध है, एमबीपीटी या टीएएमपी को चिन्ता नहीं करनी चाहिए । यह समुद्री भाड़े में शामिल है ।
- (vii) उल्लिखित अंतिम सीमा आठ कंटेनर प्रति गैंग है । यदि कोई गैंग अधिक कार्य करता है तो व्यापार जगत को उस लाभ का हिस्सा नहीं मिलता । लाइन्स जहाजी कुलियों को इकाई दर पर भुगतान करती है, परंतु वे हम से 'गैंग दर' के अनुसार वसूली करती हैं । इस प्रकार, अंततः हम अधिक भुगतान कर रहे हैं ।

मुंबई जहाजी कुली संघ (बीएसए)

- (i) हम टीएचसी की बात नहीं करना चाहते । हम टीएएमपी द्वारा निर्धारित 'उच्चतम सीमा' के प्रति चिंतित हैं ।
- (ii) हम एमबीपीटी के साथ पूर्णतया सहमत हैं, इस संबंध में हमारा पूर्ववर्ती प्रस्ताव संशोधित किया जाता है ।
- (iii) 'एफसीएल' कंटेनरों के मामले में लदान और उतराई समान हैं । अंतर केवल 'एलसीएल' कंटेनरों के मामले में संगत है ।
- (iv) एमबीपीटी ने मजूरी को समय दर से खंडशः दर में परिवर्तित करने के लिए उपाय का प्रयोग किया है । उक्त उपाय में कमी आई है, इसलिए बॉक्स दर में वृद्धि हुई है ।
- (v) कृपया संशोधन पूर्व-प्रभाव से लागू करें । अन्यथा हमें बहुत घाटा होगा ।
- (vi) हमने अपने परिकलनों में कुछ गलतियां की हैं । एमबीपीटी ने उन्हें ठीक किया है । हम उनके परिकलनों से सहमत हैं ।
- (vii) प्रति अतिरिक्त कंटेनर (अर्थात् एमबीपीटी द्वारा निर्धारित 7 के मानक से अधिक) प्रोत्साहन बीएसए और संघ के बीच एक करार पर आधारित है । यदि हमारे करार को मान्यता देना संभव नहीं है, तब यह मद छोड़ दी जाए ।
- (viii) हम प्रमाणित करते हैं कि हम इस समय प्रस्तावित दर से अधिक की वसूली नहीं कर रहे हैं । यदि किसी भी मामले में यह अधिक बैठता है तो हम ब्याज सहित वापस कर देंगे । जहां कहीं द्विपक्षीय करार हैं, हमें नई दरों के अनुसार बकाया की वसूली करने की अनुमति दी जाए ।
- (ix) नौतल जहाजी कुली कार्य के लिए भी दरें निर्धारित की जाएं । हम एमबीपीटी के साथ विचार-विमर्श करेंगे और एक सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे ।

मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी)

- (i) हमने वास्तविक आंकड़ों के आधार पर परिकलन किया है ।
- (ii) हम 'प्रति बॉक्स' दर चाहते हैं, हम उसके आधार पर जहाजी कुलियों को बिल देंगे ।
- (iii) प्रति गैंग औसत उत्पादन में कमी हुई है, इसलिए यातायात में गिरावट आई है ।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) यदि दरें पूर्व-प्रभाव से संशोधित की जाती हैं, तब लाइन्स को इसकी हमसे वसूली करने के लिए टीएचसी में वृद्धि करने की जरूरत पड़ेगी ।
- (ii) हमें इस बात पर कोई आपत्ति नहीं है, यदि आदेश केवल भावी प्रभाव से लागू किया जाता है और 'बकाया' की वसूली केवल द्विपक्षीय करारों के मामलों में ही की जाती है ।

मुंबई और न्हावा-शेवा शिप एजेंट्स एसोसिएशन (मनसा)

- (i) कृपया पूर्व वर्ष के आंकड़ों के संबंध में परिकलन न करें । प्रति शिफ्ट उत्पादन पर लागू मानकों को अपनाया जाए ।
- (ii) हमें इस बात पर कोई आपत्ति नहीं है, यदि आदेश केवल भावी प्रभाव से लागू किया जाता है और 'बकाया' की वसूली केवल द्विपक्षीय करारों के मामलों में ही की जाती है ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

वे आदेश को भावी प्रभाव से लागू करने के संदर्भ में मनसा के विचारों से सहमत हैं और बकाया की वसूली केवल द्विपक्षीय करारों के मामले में ही की जाए ।

महाराष्ट्र राज्य बस टेम्पो ट्रक वहाटुक महासंघ

हमने अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है । हमारे मामले पर अलग से सुनवाई की जाए ।

9. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के आधार पर निम्नलिखित स्थिति उभरती है:—

- (i) इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 12 जून, 2001 के इसके आदेश के अनुसार लदान/उतराई गतिविधि के लिए पहले अधिसूचित उच्चतम दरें वस्तुतः वर्ष 1998-99 के दौरान व्यय की गई वास्तविक लागत पर आधारित थीं । वास्तविक लागत पत्तन और डॉक कर्मचारियों की मजूरी के संशोधन के लिए प्रावधान के वास्ते अद्यतन की गई थी, ताकि ये दरें परिकलित की जा सकें । इसके अलावा, अलग-अलग जहाजी कुलियों के पास पहले प्रतिनियुक्त एमबीपीटी के पर्यवेक्षी कर्मचारियों को अगस्त, 2000 में एमबीपीटी को वापस भेज दिया गया था । पूर्ववर्ती परिकलन में लदान/उतराई गतिविधि के लिए पर्यवेक्षीय कर्मचारी प्रदान करने की लागत के पूर्ण निहितार्थ को शामिल नहीं किया गया था । महत्वपूर्ण रूप में, 1998-99 से एमबीपीटी के माध्यम से कंटेनर यातायात की मात्रा में भारी गिरावट आई है । उदाहरणार्थ, 20' लंबाई वाले 109550 कंटेनरों की उतराई के लिए 1998-99 में कुल 5816 मजदूर समूह-शिफ्टों की आवश्यकता पड़ी थी, जबकि 79147 कंटेनरों के ऐसे ही प्रचालन के लिए वर्ष 2000-01 के दौरान कुल 7341 मजदूर समूह-शिफ्टों का प्रयोग किया गया था । इस प्रकार यातायात की मात्रा में गिरावट के कारण प्रहस्तन लागत में वृद्धि हुई है । चूंकि, पूर्ववर्ती निर्धारित दरों में उनकी अधिसूचना के समय संगत इन कारकों को शामिल नहीं किया गया था, इसलिए बीएसए द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार दिनांक 12 जून, 2001 के हमारे आदेश में उल्लिखित लदान/उतराई के लिए अब दरों की समीक्षा करना आवश्यक हो गया है ।
- (ii) यद्यपि, यह प्राधिकरण संबंधित कारकों के अनुसार प्रशुल्क स्तरों का पुनः समायोजन करने का इच्छुक है, फिर भी यह इस बात के लिए चिंतित है कि व्यापार की मात्रा में गिरावट आने से मुख्यतः एमबीपीटी में जहाजी कुली लागत में वृद्धि हो जाएगी । जबकि मजदूरों की अधिक संख्या एक वास्तविकता है, इसलिए प्रशुल्क निर्धारण में इसे अधिक व्यापक आधार वाले तरीके से सुलझाना होगा । इस प्राधिकरण की उल्लिखित स्थिति यह है कि अधिशेष मजदूरों की लागत पत्तन के समग्र यातायात पर विस्तारित होनी चाहिए । वर्षों पुरानी लेवी प्रणाली के जारी रहने से यातायात के बदलते पैटर्न के संदर्भ में लेवी की मात्रा में उत्तरोत्तर वृद्धि होने की समस्या गंभीर होती जाएगी और इस प्रकार पत्तन न्यासों के साथ डीएलबी के विलय के उद्देश्य में सहायता नहीं मिलेगी । इन तथ्यों को अनुभव करने पर, एमबीपीटी को मजदूरी लेवी प्रणाली की परंपरागत पद्धति की बजाय नौतल सेवाओं की 'प्रति टन/टीईयू' दर अपनाने का परामर्श पहले ही दिया जा चुका है । यद्यपि, एमबीपीटी को इस प्राधिकरण के दिनांक 12 जून, 2001 के आदेश द्वारा तीन महीने का समय दिया गया था, ताकि वे इस संबंध में उपयुक्त प्रस्ताव प्रस्तुत कर सकें, परंतु खेद है कि एमबीपीटी ने अभी तक कोई सकारात्मक प्रत्युत्तर नहीं दिया है । इसलिए, यह प्राधिकरण एमबीपीटी से अपेक्षा करता है कि वे अब से दो महीने के भीतर ऐसा

प्रस्ताव प्रस्तुत करें, अन्यथा असफल रहने पर पूर्ववर्ती अनुमोदित अंतरिम नौतल मजदूरी प्रभारों और अधिसूचित 'प्रति टन/टीईयू' दरों को रद्द करने की कार्यवाई स्वतः ही आरंभ कर दी जाएगी । यह प्राधिकरण प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को इस संबंध में अपने प्रस्ताव/सुझाव भेजने का अनुरोध करता है ।

- (iii) बीसीएचए ने शिपिंग लाइन्स द्वारा लगाए गए टीएचसी के अनुचित स्तर का पुनः उल्लेख किया है और सुझाव दिया है कि जहाजी कुली प्रभारों में वृद्धि, यदि कोई है, का निपटारा इस समय लगाए जा रहे टीएचसी में उपलब्ध लचीलेपन से शिपिंग लाइन्स और उनके जहाजी कुलियों द्वारा किया जाना चाहिए । यह प्राधिकरण किसी पत्तन न्यास द्वारा प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा प्रदान की जाने वाली उन सेवाओं के लिए दरें निर्धारित करने के लिए शक्ति प्राप्त है, बशर्ते कि वे महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42 के अधीन सरकार द्वारा स्वीकृत हों । एमबीपीटी में जहाजी कुली सेवाएं इस श्रेणी के अंतर्गत आती हैं । तदनुसार, इस प्राधिकरण ने एमबीपीटी में प्रदान की जाने वाली जहाजी कुली सेवाओं के विभिन्न घटकों के लिए उच्चतम दरें पहले ही निर्धारित कर दी थीं । जैसाकि हमारे पूर्ववर्ती आदेश में पहले ही स्पष्ट किया जा चुका है कि टीएचसी शिपिंग लाइन्स द्वारा व्यय की गई लागत की प्रतिपूर्ति है, इसलिए यह टीएचसी के परिकलन में तदनुसूची लागत घटक के लिए संबंधित उच्चतम दर को हिसाब में लेगा ।
- (iv) मनसा ने जहाजी कुली दरों के परिकलन का एक वैकल्पिक तरीका प्रस्तुत किया है । एमबीपीटी और बीएसए, दोनों ने उल्लेख किया है कि सुझाया गया तरीका कारगर नहीं है, क्योंकि इसमें सभी संबंधित लागतों का विभाजन नहीं दिया गया है । तथापि, एमबीपीटी ने आश्वासन दिया है कि मनसा द्वारा दिए गए सुझाव को प्रति टन आधार पर जहाजी कुली प्रभारों के निर्धारण के लिए इसका प्रस्ताव तैयार करते समय ध्यान में रखा जाएगा ।
- (v) बीएसए ने अपने परिकलन में 5% सेवा-कर की वसूली के लिए प्रत्येक चरण में प्रावधान रखा है । सामान्यतया कराधान समग्र प्रतिपूर्ति के लिए माना जाता है और प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रशुल्क के परिकलन में लागत घटक के रूप में शामिल नहीं किया जाता है । इस मामले में भी लदान/उत्तराई दरों के संशोधन के लिए सेवा-कर को परिकलन से बाहर रखा जाना आवश्यक है और वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में प्रतिपूर्ति के लिए अलग रखा जाए ।
- (vi) पहले अधिसूचित दरें एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव पर आधारित थीं ; एमबीपीटी ने वर्ष 2000-01 के दौरान लदान/उत्तराई पर खर्च की गई वास्तविक लागत के संदर्भ में अपने पूर्ववर्ती परिकलनों को अब अद्यतन कर लिया है । बीएसए भी एमबीपीटी द्वारा अब परिकलित दरों पर सहमत है । इसे देखते हुए, यह प्राधिकरण लदान/उत्तराई से संबंधित जहाजी कुली गतिविधि के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरों को अनुमोदित करने का इच्छुक है ।
- (vii) तथापि, एमबीपीटी द्वारा किए गए दरों के परिकलन में एक संशोधन अपेक्षित है । परिकलन में शामिल घटकों में से एक 'अतिरिक्त कंटेनर की लागत' से संबंधित है । संयुक्त सुनवाई में प्रस्तुत तर्कों से यह स्पष्ट हो गया था कि यह घटक कंटेनरों के लदान/उत्तराई के लिए लगाए गए मजदूरों को किए जाने वाले किसी औपचारिक मान्य भुगतान को नहीं दर्शाता । बीएसए ने स्वीकार किया है कि यह व्यय इसके और श्रमिक संघों के बीच एक (अनौपचारिक) सहमति के आधार पर किया जा रहा है । इस प्राधिकरण के लिए यह संभव नहीं है कि इसके द्वारा अधिसूचित की जाने वाली दरों के परिकलन में ऐसे भुगतान को वैध लागत घटक माना जाए ।

यहां यह उल्लेख करना उचित है कि लागत का यह घटक इस प्राधिकरण द्वारा 12 जून, 2001 को पहले अधिसूचित संबंधित दरों के परिकलन का एक हिस्सा था । उस मामले में दर अधिसूचित किए जाने से पहले संबंधित पक्षों से एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत अनुमानों पर विशिष्ट टिप्पणियां करने के लिए अनुरोध किया गया था । उक्त कार्यवाही में परामर्श किए गए किसी भी प्रयोक्ता ने संदर्भित लागत घटक को शामिल करने के अनौचित्य का उल्लेख नहीं किया था । इसे देखते हुए, इस प्राधिकरण द्वारा पहले अधिसूचित दर में इस लागत घटक

को शामिल करने को यह नहीं माना जा सकता कि इसने ऐसे भुगतान को मान्यता दी है, जोकि औपचारिक तौर पर स्वीकृत नहीं था। यह अस्पष्ट है कि एमबीपीटी, जिसे इस प्रकार के लेनदेन की पूरी जानकारी थी, ने इसके द्वारा पहले और अब किए गए लागत परिकलन में शामिल करते हुए ऐसे भुगतान को मान्यता प्रदान की है।

- (viii) लदान/उत्तराई के लिए दरों के संशोधन से संबंधित कारकों के कारण नौतल पर जहाजी कुली प्रभारों को भी उसके समान संशोधित करना पड़ सकता है। एमबीपीटी ने इस गतिविधि के लिए एक संशोधित दर का उल्लेख किया है। तथापि, बीएसए ने अनुरोध किया है कि यह एमबीपीटी के साथ विचार-विमर्श करेगा और परस्पर सहमत एक प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा। चूंकि, पता चला है कि एमबीपीटी नौतल श्रमिकों की आपूर्ति (प्रति टन प्रहस्तन किए जाने वाले कार्गो के आधार पर) के लिए एक संशोधित प्रस्ताव तैयार कर रहा है, इसलिए परस्पर सहमत प्रस्ताव प्राप्त होने पर ही नौतल जहाजी कुली दरों के संशोधन पर अलग से विचार करना तर्कसंगत दिखाई देता है। इस प्रसंग में, अन्य वस्तुओं और कार्गो के मामले में भी नौतल पर जहाजी कुली कार्य हेतु उच्चतम दरें निर्धारित करने संबंधी मनसा के अनुरोध पर विचार करना उचित है। इसलिए, एमबीपीटी को मनसा के अनुरोध पर विचार करने और नौतल पर मजदूरी प्रभारों के संशोधन के लिए अपने (तैयार किए जा रहे) प्रस्ताव के साथ-साथ एक उचित प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहिए।
- (ix) यद्यपि, पूर्ववर्ती आदेश जून, 2001 में पारित किया गया था और उसमें उल्लिखित दर 1998-99 में किए गए वास्तविक व्यय के अनुसार थी। चूंकि, अब ये दरें वर्ष 2000-01 के लिए संबंधित दरों के संदर्भ में अद्यतन हैं, इसलिए संशोधित दरों को पूर्व-प्रभाव से निर्धारित करना आवश्यक होगा। तथापि, आईएनएसए, मनसा और एससीआई ने व्यापार जगत से बढ़ी हुई दरों को पूर्व-प्रभाव से वसूल करने में आने वाली कठिनाइयों की ओर संकेत किया है। यह भी सही है कि पूर्व-प्रभाव से लागू करने से उलझनें पैदा हो सकती हैं, क्योंकि लाइन्स और जहाजी कुली सहमत दरों के आधार पर द्विपक्षीय करार निष्पन्न कर सकते हैं। बीएसए ने संकेत किया है कि कुछ करारों में विशिष्ट प्रावधान होता है कि सहमत दरें इस प्राधिकरण के आदेश से संशोधन के शताधीन होंगी। तथापि नौवहन हितों का प्रतिनिधित्व करने वाले प्रयोक्ता निकाय सहमत हैं कि संशोधित दरें भावी प्रभाव से लागू की जा सकती हैं और बकाया राशि केवल ऐसे द्विपक्षीय करारों के मामले में एकत्र करने की अनुमति दी जा सकती है, जहां ऐसे एकत्रण का उल्लेख किया गया हो। इसे देखते हुए, संशोधित दरें 26 जून, 2001 से पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित की जाती हैं, बशर्ते कि दरों के संशोधन के कारण उत्पन्न बकाया की किसी जहाजी कुली द्वारा तभी मांग की जाएगी, यदि इस संबंध में विशिष्ट प्रावधान शामिल करते हुए उसके द्वारा किसी लाइन्स/नौवहन एजेंट के साथ कोई द्विपक्षीय करार निष्पन्न किया गया हो।
- (x) सेवादाताओं द्वारा इस प्राधिकरण के आदेश को न मानने पर एमबीपीटी को टिप्पणी के प्रत्युत्तर में बीएसए का कहना था कि नियामक के निर्देश को न मानने की उनकी कोई नीयत न थी। चूंकि, संदर्भित दरें स्पष्टतः और वस्तुतः पुराने आंकड़ों के अनुसार निर्धारित की गई थीं, इसलिए बीएसए को अपने हितों की रक्षा करने के लिए कोई न कोई सावधानीपूर्वक कदम उठाना था। ऐसा एमबीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित दरों पर और न कि निर्धारित दरों पर प्रभार एकत्र करके किया गया था। अब प्रस्तावित दरों की तुलना में कोई अधिक प्रभार एकत्र नहीं किए गए हैं। बीएसए ने आश्वासन दिया है कि यदि अब प्रस्तावित दर से अधिक कोई प्रभार एकत्र कर लिया गया है तो अधिक राशि ब्याज सहित वापस कर दी जाएगी। इस आश्वासन को सभी संबंधितों पर बाध्यकारी मानते हुए औपचारिक तौर पर स्वीकार कर लिया गया है।

10.1. परिणामतः और ऊपर दिए गए कारणों तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण महापतन न्यास अधिनियम की धारा 42 (3) के अधीन एमबीपीटी द्वारा प्राधिकृत सेवादाताओं द्वारा प्रदान की जाने वाली जहाजी कुली सेवाओं के अंतर्गत लदान/उतराई गतिविधि के लिए दरों को निम्नानुसार संशोधित करता है :-

| गतिविधि | पतन सीएफएस में लदान/उतराई | | | |
|------------------|---------------------------|--------------|-----------------------------|--------------|
| | आयात (एफसीएल) | | आयात और निर्यात (एलसीएल) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| जहाजी कुली कार्य | | | | |
| लदान/उतराई | 2135.00 रुपए | 4909.00 रुपए | 4296.00 रुपए | 9491.00 रुपए |

10.2. संशोधित दरें 26 जून, 2001 से पूर्व-प्रभाव से अनुमोदित की जाती हैं, बशर्ते कि दरों के संशोधन से उत्पन्न बकाया राशि की मांग केवल किसी जहाजी कुली द्वारा की जाएगी, यदि उसके द्वारा लाइन्स/नौवहन एजेंटों के साथ निष्पन्न द्विपक्षीय करार में इस संबंध में कोई विशिष्ट प्रावधान शामिल किया गया हो ।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/अमा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 27th December, 2001

No. TAMP/68/2001-MBPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation from the Bombay Stevedores Association Limited about revising the ceiling rates for stuffing/destuffing activity under the stevedoring services provided by the service providers authorised by the Mumbai Port Trust under Section 42(3) of the MPT Act as in the Order appended hereto

SCHEDULE

Case No. TAMP/68/2001-MBPT**The Bombay Stevedores Association Limited****Applicant****Vs.****Mumbai Port Trust (MBPT)****Non-applicant****ORDER**

(Passed on this 13th day of December 2001)

This case relates to a representation received from the Bombay Stevedores Association Limited (BSA) for reviewing the ceiling rates for stevedoring services at the MBPT prescribed by this Authority vide its earlier Order dated 12 June 2001.

2.1 This Authority had passed an Order on 12 June 2001 (notified in the Gazette of India on 26 June 2001) fixing ceiling rates for the service providers authorised by the Mumbai Port Trust (MBPT) under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963.

2.2 Subsequently, it was noticed that some omissions / typographical errors had occurred in Paragraph 16 of the said Order. A corrigendum in this regard was, therefore, notified in the Gazette of India on 17 September 2001.

2.3 The following rates were finally approved for the stevedoring services provided at the MBPT:

| Activity | Port CFS Stuffed/Destuffed | | | | Factory stuffed/destuffed | | | |
|---|----------------------------|------|-------------------------|------|---------------------------|-----|--------|-----|
| | Import (FCL) | | Export and Import (LCL) | | Import | | Export | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' | 20' | 40' |
| C. Stevedoring | | | | | | | | |
| 1. On board stevedoring* (including 5% contingency) | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 | 788 |
| 2. Stuffing/destuffing** (including 5% contingency) | 1241 | 2771 | 2846 | 6250 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3. Forklift*** (including 5% contingency) | 0 | 0 | 315 | 630 | 0 | 0 | 0 | 0 |

* (i). Interim rate computed on the basis of 'on-board labour' charges @ Rs.630/- plus piece rate per worker.

(ii). This element is already covered in ocean freight; it cannot therefore be a component of the THC also.

** Interim rate.

*** Only when forklift is actually provided.

3.1. The BSA has independently of these proceedings filed an applications requesting this Authority to review the ceiling rates approved for stuffing / destuffing activity.

3.2. The BSA has made the following main points in its representation:

(i). The Scale of Rates prescribed by the MBPT which has been referred to in the Order has been worked out based on the costs existing during the year 1998-99.

(ii). Since then the supervisory staff and allied workers who were previously on a monthly pay roll of the Stevedores and who were being paid monthly wages, had been transferred to a common pool maintained by the MBPT. The MBPT Scale of Rates, however, had incorporated their monthly wages as the cost of such staff. Nevertheless, subsequent to the formation of the common Pool in August 2000, the

MBPT had started charging a fixed rate for these supervisory staff alongwith a levy of 187%.

- (iii). It is, therefore, apparent that there has been a substantial increase in the cost of supervisory staff compared to the cost included in the original proposal of the MBPT and the rates prescribed in its Scale of Rates as contained in the present Order.
- (iv). Further, the MBPT proposal for fixation of stevedoring rates had been worked out on the volume and productivity level existing in the year 1998-99. Unfortunately, there has been a large transfer of cargo from the MBPT to the JNPT; and, both the volume and productivity at the MBPT have come down drastically.

3.3. The BSA has worked out the actual cost incurred by the Stevedores for stuffing/destuffing containers taking into consideration the changes that have occurred during the years 1999-2000 and 2000-2001. It has considered the revised wage cost for all relevant categories of employees / workers and also an element of 5% Service Tax at each stage. The revised stevedoring rates worked out by the BSA for stuffing / destuffing are set out in a tabular format below:

| Activity | Port CFS Stuffed/Destuffed | | | |
|---|----------------------------|------|-------------------------|-------|
| | Import (FCL) | | Export and Import (LCL) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| C. <u>Stevedoring</u> | | | | |
| 2. Stuffing / Destuffing (Including 5% contingency) | 2790 | 6431 | 4604 | 10155 |

3.4. The BSA has requested for a review of the ceiling rates for stuffing / destuffing notified by this Authority in light of the points referred in Para 3.2. above and also to approve the revised stevedoring rates indicated in Para 3.3. above.

4. The representation of the BSA was circulated to the MBPT, the concerned representative bodies of port users, and other relevant organisation for comments. The comments received are summarised below:

Indian Merchant's Chamber (IMC)

It broadly agrees with the representation made by the BSA.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agents' Association (MANSA)

- (i). The working provided by the BSA basically covers the total cost of Stevedores for a year and yearly throughputs, etc.
- (ii). The MANSA has proposed a simple and straight forward working of per shift cost, based on the format and manning scale provided by the MBPT in November 2000 as well as reckoning with the current wages (after revision). It has requested to consider its working for fixing the stevedoring cost for stuffing/destuffing.
- (iii). It has also suggested that ceiling rates may also be stipulated for on-board stevedoring charges for containers and stevedoring charges for General Break Bulk cargo, Pulses and Grains (loose / packed in bags), Iron and Steel and Wooden logs.

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

- (i). The BSA has requested for revision of charges within two months of the Authority's Order. The Authority must have taken into account all these parameters before passing the Order.
- (ii). Any revision in stevedoring charges will also result in an increase in the Terminal Handling Charges (THC). This will be counter productive to the efforts of the TAMP in reducing the costs incurred at the MBPT for handling containers.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

It fully supports the views expressed by the MANSA.

Karmahom Conference

It entirely agrees with the comments made by the MANSA.

The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i). The Stevedores must ensure that the Order notified by the TAMP with reference to the THC is accepted and implemented by its Principals who are the Shipping Lines.
- (ii). Prior to considering the appeal made to review the ceiling rates, the Stevedores Association must confirm that the transportation rates, etc., notified by the Authority are acceptable. It must compel its Principals to accept and implement the same.
- (iii). The Stevedores recover from the Shipping Lines, a consolidated charge, which is known as a box rate. This rate includes the cost of discharging the container from vessel, transporting it to the nominated CFS for destuffing and moving the container to the empty storage yard. Thereafter, the container is repositioned for loading export cargo or if it is empty the container is brought alongside and loaded on the vessel. The cost incurred for these services are recovered from the Trade by the Shipping Lines as the THC.
- (iv). The costing based on which the MBPT carried out its study undoubtedly proved that the Shipping Lines were and are still recovering huge sums in excess of the actual cost incurred for handling the container at the Terminal.
- (v). The Stevedores are the contractors of the Shipping Lines. In case it wants to revise the tariff, they must address the Shipping Lines who are recovering a substantial cost from the Trade as the Terminal Handling charges. The ceiling fixed by the TAMP need not be revised.
- (vi). The THC is being notified by the Shipping Lines and Karmahom Conference unilaterally without having any discussions with either the Port or the Trade.
- (vii). The THC were fixed based on the cost incurred by a very small Shipping Line / Operator. This fact about the basis of fixing the THC cannot be defied since all the Shipping Lines and even the small Forwarders / Consolidators, who handle 150 containers a year recover the same THC. There are no separate THC rates for smaller Shipping Lines.
- (viii). Since there is no slab rate for handling different quantum of containers either monthly or annually, the Shipping Lines in connivance with its Stevedores have exploited the Trade over the past three decades.

The Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). The MBPT has worked out the cost of stuffing / destuffing charges taking into consideration the wage cost prevailing during the year 2000-2001 and the productivity achieved during that period. The stevedoring rates for stuffing / destuffing the containers computed by the MBPT (including contingency provision @ 5%) are given below:

| Activity | Port CFS Stuffed/Destuffed | | | |
|--|----------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Import (FCL) | | Export and Import (LCL) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| <u>Stevedoring</u> Stuffing/Destuffing | Rs. Ps. 2135.00 | Rs. Ps. 4909.00 | Rs. Ps. 4386.00 | Rs. Ps. 9672.00 |

- (ii). The representative of the BSA was one of the members of Bipartite Wage Negotiation Committee constituted by the Government of India in connection with the revision of wages of Port and Docks workers. The proposal of the MBPT was also heard by the TAMP in the presence of the port users. The users were well aware of the wage revision proposal.
- (iii). In this backdrop, the submission of the BSA that they were not aware of the impending increase in the wages is not understood. The Stevedores should have considered the increase in charges; and, accordingly should have entered into an agreement with the vessels agents by loading some percentage for escalation of cost due to impending wage revision.

5.1. The comments received from the MBPT and other port users / representative bodies of port users were sent to the BSA as feedback information.

5.2. The BSA has offered the following points with reference to the comments of the MANSA and the MBPT:

- (i). The format suggested by the MANSA for computing the per ship cost does not include various cost elements such as piece-rate paid by the Stevedores to the MBPT, cost of 4 GPMS in case of 40' container, 6% Workmen's Compensation and PPE, 20% overhead and insurance, Profit element and 5% provision for contingency. Further, the output adopted by the MANSA for the purpose of stuffing and destuffing is not actually achieved.
- (ii). The MBPT has, however, taken into consideration all relevant cost elements. It has considered the performance based on the agreed manning scale.
- (iii). The costing furnished by the MANSA is not workable. The BSA is in total agreement with the methodology adopted by the MBPT.
- (iv). It agrees with the computation furnished by the MBPT with respect to stuffing cost and destuffing cost for destuffing FCL containers.
- (v). The MBPT has considered destuffing cost for LCL containers same as the stuffing cost of containers. This needs to be clarified.

6.1. On a preliminary examination of the comments received from the MBPT, it was requested to furnish additional information / clarification on the following points:

- (i). Specific comments on the cost details worked out by the BSA.
- (ii). A detailed working sheet in support of the stuffing and destuffing cost suggested by it based on the wage cost prevailing during the year 2000-01.
- (iii). On-board stevedoring charges for container is also required to be reviewed based on the wage cost prevailing during 2000-01. The MBPT has, therefore, been requested to suggest an appropriate on-board stevedoring rate in consultation with the BSA.

6.2. In reply, the MBPT has made the following points:

- (i). The BSA has considered the element of 5% Service Tax with effect from July 2001 at every stage of the calculations. In fact this Service Tax is leviable on the consolidated final bill payable by the Port users and not at every stage of working. Moreover, this Service Tax is recovered by the Stevedores from the Vessel Owners or Vessel Agents. It cannot, therefore, be considered as cost attributable to the Port by the Stevedores; and hence, cannot be admitted as a cost element.
- (ii). The stevedoring charges were earlier worked out it after considering the cost of labour at Rs.630 per worker plus piece rate at actuals. This factor has remained

unchanged even now. The cost of supervisory staff was worked out on the basis of wages prevailing then. Apart from introduction of recovery at wage plus levy at 187% for supply of supervisory staff to the stevedores, there is no noticeable change in the parameters considered for arriving at the element of cost of THC under its earlier proposal.

- (iii). The on-board stevedoring cost has been revised considering the existing system of wage plus levy @ 187% at Rs. 891/- as against Rs. 788/- indicated in its earlier proposal.
 - (iv). The rates arrived at by the MBPT in its earlier proposal relating to fixation of ceiling rates under Section 42 of the Major Port Trust Act were based on the actuals in respect of few vessels which worked during that period. The MANSA has now suggested to re-work the charges by substituting certain cost elements. The suggestion made by the MANSA shall be taken into account while framing the proposal for fixation of per tonne / per TEU rate of stevedoring charges as suggested in the Authority's Order dated 12 June 2001.
7. Subsequently, the BSA has given the following points in favour of its proposal:
- (i). The MBPT had issued a circular on 12 July 2001 prescribing a levy of Service Tax @ 5% of gross amount in respect of the services rendered and charged by the MBPT with effect from 16 July 2001 in accordance with the terms of Finance Act, 2001. Accordingly, the MBPT is levying this 5% Service Tax on the bills rendered by it to the Stevedores on the revised labour charges. The Stevedore members are actually paying 5% Service Tax with effect from 16 July 2001.
 - (ii). In this backdrop, the element of 5% Service Tax has been considered while computing the revised stevedoring rates for stuffing / destuffing of the containers.
8. A joint hearing in this case was held on 26 November 2001. At the joint hearing the following submissions were made:

The Bombay Custom House Agents Association (BCHAA)

- (i). There is no case for increase.
- (ii). This is an internal matter between the Lines and the Stevedores.
- (iii). They are not honouring the TAMP Order. How can they be allowed to come before the Authority with further representations?
- (iv). As per the MBPT study there is already a surplus in the THC. There is no need for any increase.
- (v). Service Tax shall not be included in the tariff.
- (vi). As regards on-board stevedoring, the MBPT or the TAMP is not to be bothered. It is included in sea freight.
- (vii). The cut-off indicated is eight containers per gang. If a gang does more, the trade does not get a share of the benefit. The Lines pay at unit rate to Stevedores; but, they collect from us 'gang rates'. Thus, we end-up paying more.

The Bombay Stevedores Association Limited (BSA)

- (i). We do not like to talk of THC. We are concerned with the 'ceilings' as prescribed by the TAMP.

- (ii). We totally agree with the MBPT; and, to that extent our earlier proposal stands revised.
- (iii). For 'FCL' containers both stuffing and destuffing are the same. The difference is relevant only for 'LCL' containers.
- (iv). The MBPT has used a deviser for conversion of wages from time rate to piece rate. The deviser has slumped; therefore, the box rate has gone up.
- (v). Please give retrospective effect to the revisions. Otherwise, we will lose heavily.
- (vi). We had made some mistakes in our calculations. The MBPT has corrected them. We agree with their calculations.
- (vii). The incentive per extra container (i.e. more than the norm of 7 prescribed by the MBPT) is based on an agreement between the BSA and the Union. If it is not possible to recognise our agreement, this item may be dropped.
- (viii). We certify that we have not been collecting more than what is now proposed. If in any case it has been more, the excess will be refunded with interest. Wherever there are bilateral agreements, please allow us to collect arrears with respect to the new rates.
- (ix). The rates for on-board stevedoring may also be fixed. We will discuss with the MBPT and give a consensus proposal.

The Mumbai Port Trust (MBPT)

- (i). We have computed with respect to actuals.
- (ii). We prefer a 'per box' rate. We will bill Stevedores on that basis.
- (iii). The average output per gang has suffered, therefore, the traffic has declined.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). If rates are revised retrospectively, the Lines will need to increase the THC to recover it from our side.
- (ii). We have no objection if the Order is only prospectively enforced; and, 'arrears' are collected only in cases of bilateral agreements.

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Agent's Association (MANSA)

- (i). Do not work out with respect to whole year figures. Go by norms applicable to output per shift.
- (ii). We have no objection if the Order is only prospectively enforced; and, 'arrears' are collected only in cases of bilateral agreements.

Indian National Shlpowners' Association (INSA)

They have agreed with the views of the MANSA with reference to prospective application of the Order; and, arrears to be collected only in cases of bilateral agreements.

The Maharashtra Rajya Bus Tempo Truck Vahtuk Mahasangh

We have represented. Our case may be heard separately.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The ceiling rates for stuffing / destuffing activity notified earlier by this Authority vide its Order dated 12 June 2001 were admittedly based on the actual cost incurred during the year 1998-99. The actual cost was only updated with reference to a provision for revision of wages of port and dock employees to arrive at those rates. Further, the supervisory staff of the MBPT who were earlier on deputation with individual stevedores had been repatriated to the MBPT in August 2000. The earlier calculation did not include the full implication of the cost of providing supervisory staff for stuffing / destuffing activity. More importantly, there is a significant drop in volume of container traffic through the MBPT since 1998-99. For example, a total number of 5816 labour gang-shifts were required in 1998-99 to destuff 109550 containers of 20' length whereas a total number of 7341 labour gang-shifts had to be utilised during the year 2000-01 for a similar operation on only 79147 containers. Thus the falling volume of traffic has pushed up the cost of handling. Since the rates prescribed earlier do not consider these factors which were relevant at the time of their notification, it becomes necessary now to review the rate for stuffing / destuffing prescribed in our Order dated 12 June 2001 as requested by the BSA.
- (ii). Eventhough this Authority is willing to readjust the tariff levels with reference to relevant factors, it is disturbed by the fact that the stevedoring cost at the MBPT has to go up primarily due to fall in volume of trade. While labour redundancy is a reality, it has to be tackled in a more broad-based manner in tariff setting. It is the stated position of this Authority that cost of surplus labour must be spread over the entire traffic of the Port. Continuance of the age old levy system will only aggravate the problem of pushing up the quantum of levy higher and higher in the context of changing pattern of traffic and thus will not help the cause of merger of DLBs with Port Trusts. In realisation of these facts, the MBPT had already been advised to switch over to a 'per tonne / TEU' rate of on-board services instead of the traditional method of labour levy system. Though the MBPT was allowed three months time vide this Authority's Order dated 12 June 2001 to come up with an appropriate proposal in this regard, the MBPT has not, regrettably, responded positively so far. This Authority, therefore, requires the MBPT to come up with such a proposal within two months from now failing which *suo motu* action will be initiated to cancel the interim on-board labour charges approved earlier and notify 'per tonne / TEU' rates. The representative bodies of users are being requested by this Authority to send their proposals / suggestions in this regard.
- (iii). The BCHAA has referred again to the unreasonable level of the THC levied by the Lines and suggested that the increase in stevedoring charges, if any, should be settled between the Lines and their Stevedores from out of the cushion available in the existing THC levied. This Authority is empowered to prescribe rates for those services provided by the persons authorised by a Port Trust, subject to the sanction of the Government, under Section 42 of the MPT Act. Stevedoring services at the MBPT fall under this category. Accordingly, this Authority had already prescribed the ceiling rates for different components of stevedoring services provided at the MBPT. As has already been clarified in our earlier Order, the THC being re-imbursement of cost incurred by the Lines, it shall take into account the relevant ceiling rate for the corresponding cost component in the THC computation.
- (iv). The MANSA has furnished an alternative method of calculation of stevedoring rates. Both the MBPT and the BSA have pointed out that the method suggested is not workable since it does not factor in all relevant costs. The MBPT has, however, assured that the suggestion made by the MANSA will be taken into account while framing its proposal for fixation of stevedoring charges on a per tonne basis.
- (v). In its calculation, the BSA has included a provision at every stage for recovery of 5% service tax. Taxation is generally recognised for total re-imbursement and not included as a cost element in computation of tariff for services provided. In this case

also, service tax needs to be excluded from the calculation to modify at the stuffing / destuffing rates and set apart for reimbursement with reference to actuals.

- (vi). The rates notified earlier were based on the proposal submitted by the MBPT. The MBPT has now updated its earlier calculations with reference to the actual cost of stuffing / destuffing incurred during the year 2000-01. The BSA has also agreed with the rates arrived at by the MBPT now. That being so, this Authority is inclined to approve the revised rates proposed by the MBPT for the stevedoring activity relating to stuffing / destuffing.
- (vii). The calculation of rates made by the MBPT, however, requires one modification. One of the elements included in the calculation relates to 'cost of extra container'. From the arguments advanced at the joint hearing, it became evident that this element did not represent any officially recognised payment made to the labour deployed for stuffing / destuffing containers. The BSA has admitted that this expenditure is being incurred based on an (informal) understanding between it and the labour unions. It may not be possible for this Authority to recognise such a payment as a valid cost element in the computation of rates to be notified by it.

It is relevant here to mention that this element of cost formed part of the computation of the relevant rates notified by this Authority earlier on 12 June 2001. Before notifying the rate in that case, the concerned parties were requested to specifically comment on the cost estimates furnished by the MBPT. None of the users consulted in that proceeding pointed out the impropriety of including the cost element in reference. That being so, inclusion of this cost element in the earlier rate notified by this Authority cannot be taken to mean that it had recognised a payment which had no official sanctity. It is inexplicable that the MBPT, which is fully aware of the nature of this transaction, has chosen to recognise such payment by including it in computation of cost made by it earlier as well as now.

- (viii). The factors contributing to revision of rates for stuffing / destuffing activity may also equally warrant revision of on-board stevedoring charges. The MBPT has indicated a revised rate for this activity. The BSA has, however, requested that it will discuss with the MBPT and come up with a mutually agreed proposal. Since the MBPT is reportedly formulating a revised proposal for supply of on-board labour (on a per tonne of cargo handled basis), it seems reasonable to consider revision of on-board stevedoring rates separately after receipt of a mutually agreed proposal. In this context it is relevant to consider the request of MANSA about prescribing ceiling rates for on-board stevedoring in case of other commodities and cargo also. The MBPT is, therefore, advised to consider this request of the MANSA and come up with suitable proposal alongwith its proposal (under formulation) for revision of on-board labour charges.
- (ix). Eventhough the earlier Order was passed in June 2001, the rate prescribed therein were with reference to the actual expenditure incurred in 1998-99. Since these rates are now updated with reference to the relevant figures for the year 2000-01, it may be necessary to prescribe the revised rates with retrospective effect. In fact, the BSA has requested for such a retrospective revision. The INSA, MANSA and SCI have, however, pointed out difficulties in recovering the enhanced rates retrospectively from the trade. It is also relevant that retrospective application may create complication since the Lines and the stevedores may have entered into bilateral agreements based on negotiated rates. The BSA has pointed that some of the agreements contain a specific provision that the negotiated rate will be subject to revision to be ordered by this Authority. The user bodies representing shipping interests have, however, agreed that the revised rates can be made applicable prospectively; and, arrears can be allowed to be collected only in cases of bilateral agreements specifying such collection. That being so, the revised rates are approved with retrospective effect from 26 June 2001 subject to the condition that arrears arising out of revision of rates will be demanded by a stevedore only if a bilateral Agreement had

been entered into by him with the Lines / Shipping Agents incorporating a specific provision in this regard.

- (x). Responding to the MBPT observation about the service providers not honoring this Authority's Order, the BSA averred that it was not their intention to flout the Regulator's directives. Since the rates in reference were prescribed obviously and admittedly with reference to outdated data, the BSA had to take some precautionary steps to protect their interests. This was done by collecting charges at the rates now proposed by the MBPT and not at the prescribed rates. There have been no collections in excess of the rates now proposed. The BSA has assured that, if something in excess of what is now proposed had been collected, the excess will be refunded with interest. This assurance is formally accepted so as to have a binding force on all concerned.

10.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority revises the rates for stuffing / destuffing activity under the stevedore services provided by the service providers authorised by the MBPT under Section 42(3) of the MPT Acts as follows:

| Activity | Port CFS Stuffed/Destuffed | | | |
|---|----------------------------|--------------------|-------------------------|--------------------|
| | Import (FCL) | | Export and Import (LCL) | |
| | 20' | 40' | 20' | 40' |
| Stevedoring Stuffing/Destuffing | Rs. Ps. 2135.00 | Rs. Ps. 4909.00 | Rs. Ps. 4296.00 | Rs. Ps. 9491.00 |

10.2. The revised rates are approved with retrospective effect from 26 June 2001 subject to the condition that arrears arising out of revision of rates will be demanded by a stevedore only if the bilateral agreement entered into by him with the Lines / Shipping Agents contain a specific provision in this regard.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Ext.y.]